

- b) Que empreguem habitualmente mais de 5 e não mais de 300 pessoas;
- c) Cujas vendas/ano por empregado não sejam superiores a 400 contos, considerando a média dos dois últimos anos.

2 — Industriais de construção civil:

- a) Que detenham alvarás até à classe 5, inclusive (obras até 60 000 contos);
- b) Que empreguem habitualmente mais de 5 e menos de 200 pessoas;
- c) Cujas vendas/ano por empregado não sejam superiores a 400 contos, considerando a média dos dois últimos anos;
- d) Que o activo constante do balanço do relatório e contas do último ano não seja superior a duas vezes a média dos volumes de vendas dos três anos anteriores, com um limite máximo de 80 000 contos, salvo justificação especial;
- e) Que possuam um equipamento cujo valor estimado no relatório e contas do último ano seja superior a 5 % do volume médio das vendas dos três últimos anos.

3 — Subempreiteiros de mão-de-obra ou de instalações (águas, esgotos, gás, electricidade, carpintarias, caixilharias, impermeabilização, ar condicionado, etc.):

- a) Que executem obras até 500 contos ou detenham alvarás das respectivas categorias e subcategorias de classe não superior a 30 000 contos;
- b) Que empreguem habitualmente mais de 5 e menos de 200 pessoas e cujas vendas/ano por empregado (imposto de transacção excluído) não seja superior a 400 contos.

4 — As empresas que preencham os requisitos de qualquer dos números anteriores deverão ainda satisfazer cumulativamente os seguintes:

- a) Não possuam nem sejam possuídas em mais de 50 % por outra empresa;
- b) Não sejam possuídas por accionistas, sócio ou conjunto de sócios que simultaneamente detenham mais de 50 % do capital da empresa em causa e de outra empresa;
- c) Tenham como predominante a actividade industrial.

II — Para efeito do disposto no número anterior:

- a) Consideram-se os trabalhadores permanentes e eventuais que tenham assiduidade de pelo menos 50 % dos dias úteis do ano civil anterior, devendo a prova ser efectuada através da apresentação de folhas de férias devidamente autenticadas (referentes ao final do ano anterior e ao mês anterior da apresentação do pedido de apoio);
- b) Não são considerados para o efeito do volume de emprego os sócios da empresa, com excepção dos que comprovem exercer a sua actividade na mesma, a tempo completo;
- c) O valor de vendas deve referir-se ao ano civil anterior, podendo considerar-se o valor mé-

dio das vendas dos dois últimos anos, sempre que o tipo de actividade o justifique;

- d) Considera-se que a actividade predominante é a industrial sempre que o valor de vendas da actividade industrial for igual ou superior a 50 % do valor de vendas total da empresa;
- e) As empresas ligadas pelas participações previstas nas alíneas a) e b) do n.º 1-4 serão consideradas conjuntamente para efeitos de verificação dos requisitos caracterizadores de PME.

III — Podem ainda beneficiar do apoio do IAPMEI:

- a) As empresas que, em resultado da assistência que lhe tenha sido facultada no âmbito de esquemas de reestruturação, deixem de verificar os requisitos caracterizadores das PME referidas em I;
- b) Os agrupamentos complementares de empresas PME;
- c) Empresas com menos de 6 pessoas, quando integradas em grupo com vista à concretização de formas de cooperação voluntária entre empresas;
- d) As empresas que, não tendo como predominante a actividade industrial, satisfaçam os restantes requisitos caracterizadores de PME e façam prova de que o apoio pretendido se destina exclusivamente àquela actividade, para fins específicos.

IV — Fica revogado o despacho de 5 de Agosto de 1974, sobre classificação de PME, no que se refere à indústria de construção civil e obras públicas.

Ministério da Indústria e Tecnologia, 24 de Outubro de 1975. — O Ministro da Indústria e Tecnologia, *Luís Cordes da Ponte Marques do Carmo*.



MINISTÉRIOS DO COMÉRCIO INTERNO E DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Portaria n.º 636/75

de 5 de Novembro

Datam de Janeiro de 1968 as últimas alterações tarifárias de certa importância relativas ao transporte de mercadorias na rede ferroviária nacional sob a exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (CP).

São assim passados mais de sete anos em que os respectivos níveis de preços tanto da tarifa geral como da maior parte das tarifas especiais permaneceram sem alterações significativas, importando até de salientar que no tocante a algumas dessas tarifas especiais, ao abrigo das quais se transporta quota-parte deveras importante do tráfego, o período que se lhes pode apontar de estabilidade tarifária é sensivelmente superior. Constitui exemplo flagrante a tal respeito a tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, em larga medida aplicável ao tráfego de vagão com-

pleto ou desempenhando verdadeiramente função de «tarifa de referência» para o estabelecimento de acordos de transporte, e cujos preços, à parte a supressão das cinco tabelas de níveis mais baixos, não têm sofrido alteração há mais de vinte e três anos.

Por seu turno, a tarifa especial n.º 8/108, de grande velocidade, no âmbito da qual se transportam anualmente mais de 4,5 milhões de remessas de detalhe de peso não superior a 50 kg, mantém para a maioria dos escalões previstos (os de mais baixo peso) os preços de 1966.

Entretanto, tem sido incessante o agravamento dos custos de produção dos transportes ferroviários, nomeadamente por virtude de sucessivos ajustamentos salariais havidos em 1972, 1974 (Janeiro e Maio) e 1975, resultando assim face ao desajustamento das receitas do tráfego que o *deficit* de exploração da CP deverá atingir em 1975 expressão assaz elevada, computável na ordem de 2,2 milhões de contos, na perspectiva já de aumentos de tarifas e da compressão de despesas.

Embora se admita que esta situação de *deficit* na CP poderá tender a diminuir a médio prazo, por efeito do esperado progresso económico nacional e do planeamento integrado e selectivo dos transportes, com o concomitante desenvolvimento ferroviário — o que pressupõe, aliás, um plano de investimentos adequado —, o certo é que, a manter-se um nível extremamente baixo de preços como actualmente, não se poderá atingir uma situação de razoável equilíbrio, mesmo em período de expansão do mercado.

E assim, e não obstante o aumento já posto em vigor para o tráfego de passageiros, considera-se inadivável um aumento tarifário no tráfego de mercadorias, que, tendendo a esbater a diferença entre custos e preços, concorrerá para a redução de *deficit* previsto e, conseqüentemente, do contributo do Estado.

As circunstâncias apontadas obrigaram a que este aumento atingisse valores mais elevados do que habitualmente têm alcançado os anteriores.

Por outro lado, e ultimando uma árdua tarefa há longo tempo empreendida, é possível, nesta altura, também proceder a uma profunda reestruturação de todo um sistema tarifário de mercadorias através de uma nova tarifa geral de transportes (parte II — Mercadorias), a qual passará a conter a matéria até agora dispersa pela anterior tarifa geral e variadas tarifas e diplomas especiais, inspirando-se a sistematização e tratamento das matérias em critérios de maior racionalidade e simplicidade, de acordo com as funções do serviço público que ao caminho de ferro é lícito exigir no tempo presente.

Dentro desta orientação as novas curvas de preços da tarifa geral passam a reflectir a evolução das correspondentes curvas de custos, face à degressividade conjunta tonelagem-distância percorrida, o que efectivamente vem a favorecer os transportes de maior tonelagem e as maiores distâncias, de acordo com a vocacionalidade do caminho de ferro.

De notar, aliás, que a nova tarifa geral funcionará como «tarifa de referência» para acordos de transporte que poderão traduzir as situações *sui generis* dos respectivos tráfegos, e, por conseguinte, ajustamentos de preços a cada caso concreto.

A par da tarifa geral são consideradas as tarifas especiais n.ºs 8/108 (volumes de peso não superior a 50 kg) e 2-G. V. (volumes com seguimento de urgência) devidamente actualizadas nos seus contextos.

A manutenção de autonomia destas tarifas especiais visa satisfazer tráfegos que, embora altamente deficitários, convém manter por razões de ordem social.

Futuramente serão lançados novos esquemas que permitam minorar os encargos com a aplicação daqueles diplomas, sendo de notar para já um primeiro ensaio com o lançamento da modalidade de grupagens definida na presente reforma tarifária.

Procurou-se, no entanto, face a esta profunda reestruturação tarifária, salvaguardar os preços de transporte dos bens cujos preços de venda se encontram congelados e dos produtos julgados mais significativos no tocante à tarifa n.º 8/108 (volumes de peso até 50 kg), devido à sua apreciável incidência no consumo público.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 329-A/74, de 10 de Julho, e pelo artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 80/73, de 21 de Fevereiro:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros do Comércio Interno e dos Transportes e Comunicações, o seguinte:

1.º É aprovada a nova tarifa geral de transportes (parte II — Mercadorias) e, bem assim, as tabelas de preços e as taxas de operações acessórias constantes dos respectivos anexos.

2.º São anulados os diplomas tarifários que a seguir se mencionam, bem como todos os aditamentos e tabelas de preços que lhes tenham sido publicados sobre a matéria anulada e ainda estejam em vigor:

Tarifa geral de transportes em grande e pequena velocidade, em vigor desde 1 de Janeiro de 1927;

Tarifa de operações acessórias e seu anexo, ambos em vigor desde 1 de Dezembro de 1951; Tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade;

Classificação geral de mercadorias;

Tarifa de vagões particulares;

Tarifa de operações aduaneiras em Valença, Barca de Alva, Marvão-Beirã e Elvas;

Tarifa de operações aduaneiras em Vilar Formoso;

Tarifa especial n.º 1 de grande velocidade (aplicável a várias mercadorias perecíveis);

Tarifa especial n.º 4 de grande velocidade (transporte de automóveis);

Tarifa de reembolsos;

Tarifa de contentores particulares;

Aviso ao público B. n.º 13 (transporte de pombos-correios e das suas taras vazias);

Aviso ao público B. n.º 14 (transporte de árvores de fruto de viveiro com torrão para plantar);

Aviso ao público B. n.º 23 (transporte de celulósido);

Aviso ao público B. n.º 31 (substâncias metálicas, minérios, combustíveis minerais e produtos do seu tratamento químico ou metalúrgico);

Aviso ao público B. n.º 65 (prazos de transporte);
 Aviso ao público B. n.º 355 (transporte de leite líquido sem qualquer preparo em bilhas ou potes metálicos);
 Aviso ao público B. n.º 375 (transporte de vinho generoso, álcool, aguardente e das respectivas taras vazias em retorno);
 Aviso ao público B. n.º 376 (prazos para retirada de mercadorias e de remessas das estações);
 Aviso ao público B. n.º 378 (declaração de interesse na entrega);
 Aviso ao público B. n.º 407 (transporte de pão comum);
 Aviso ao público B. n.º 414 (transporte de automóveis);
 Aviso ao público B. n.º 416 (tráfego de trânsito);
 Aviso ao público B. n.º 424 (transporte de gado com seguimento acelerado, acompanhado gratuitamente por guardas);
 Aviso ao público B. n.º 441 (concessão no preço de transporte de vinho generoso);
 Aviso ao público B. n.º 461 (contentores de propriedade dos caminhos de ferro nacionais ou estrangeiros);
 Aviso ao público B. n.º 483 (transporte de pequenos carros de carga com motor);
 Aviso ao público B. n.º 498 (remessas em regime de vagão completo ou em regime de detalhe em trânsito pelas fronteiras de Elvas, de Marvão-Beirã, de Valença, de Vilar Formoso e Barca de Alva);
 Aviso ao público B. n.º 501 (transporte de automóveis desmontados e de peças de automóveis);
 Aviso ao público B. n.º 558 (preços especiais para transporte de diversas mercadorias em pequena velocidade e no regime de vagão completo).

3.º São aprovados os aditamentos às duas seguintes tarifas de mercadorias, ainda conservando carácter autónomo em relação à nova tarifa geral:

Tarifa especial n.º 2 de grande velocidade (volumes com seguimento de urgência); e

Tarifa especial n.º 8/108 de grande velocidade (volumes de peso não superior a 50 kg), que passam a designar-se, respectivamente, por:

Tarifa especial de detalhe — volumes de urgência; e

Tarifa especial de detalhe — volumes de peso até 50 kg.

4.º Mantém-se, transitivamente, até ao fim do corrente ano os preços de transporte dos diplomas tarifários anulados relativamente aos produtos cujos preços de venda se encontram congelados, por resolução do Conselho de Ministros de 15 de Abril de 1975.

5.º Mantém-se, também transitivamente, os preços de transporte da tarifa n.º 8/108, em vigor até ao presente, nos acordos existentes e a efectuar com entidades dos sectores económicos abrangidos que façam pelo menos dois despachos diários em média, para as seguintes categorias de produtos:

Artigos de plástico;
 Calçado;

Chapelaria;
 Lanifícios;
 Malhas e confecções;
 Tecidos;
 Têxteis;
 Produtos farmacêuticos.

6.º A nova tarifa geral de transportes (parte II — Mercadorias) e as restantes alterações tarifárias entram em vigor em 1 de Dezembro de 1975.

Ministérios do Comércio Interno e dos Transportes e Comunicações, 25 de Outubro de 1975. — O Ministro do Comércio Interno, *Joaquim Jorge Magalhães Mota*. — O Ministro dos Transportes e Comunicações, *Walter Ruivo Pinto Gomes Rosa*.

CP — Caminhos de Ferro Portugueses e Sociedade Estoril

4.º aditamento à tarifa especial n.º 8/108 «Grande velocidade»

A tarifa especial n.º 8/108 — «Grande velocidade — Volumes de peso não superior a 50 kg», passa a designar-se: «Tarifa especial de detalhe — Volumes de peso até 50 kg», e o seu texto é modificado como segue:

ARTIGO 1.º

Objecto

A presente tarifa regula as condições e prevê os preços de transporte, em regime acelerado, dos volumes de peso não superior a 50 kg que satisfaçam às disposições contidas no artigo 2.º

ARTIGO 2.º

Acondicionamento dos volumes Volumes excluídos do transporte

.....
 3 —

b) Volumes de qualquer natureza em que pelo menos uma das dimensões seja superior a 1,5 m. Exceptuam-se os volumes contendo árvores encapadas em forma de rolo, cujo comprimento poderá atingir 2,5 m.

.....
 A alínea e) é eliminada e as alíneas f) e g) passam, respectivamente, a alíneas e) e f).

ARTIGO 6.º

Prazos de transporte

As remessas serão transportadas:

- a) Nos percursos da via fluvial e da via férrea, com subordinação aos prazos de transporte e de entrega do regime acelerado;
- b) Nos percursos da camionagem, nos prazos estabelecidos nas respectivas tarifas.

ARTIGO 7.º

Remessas com cobrança de conta alheia

Admitem-se, ao abrigo desta tarifa, remessas com cobrança de conta alheia, para o que deverá ser preenchido um impresso próprio a fornecer pelo caminho de ferro.

ARTIGO 8.º

Responsabilidade do caminho de ferro

Pelas perdas ou avarias dos volumes que possam ser imputadas à responsabilidade do caminho de ferro, não originadas por caso de força maior, a indemnização a pagar será limitada ao máximo de 50\$ por cada quilograma.

ARTIGO 9.º

Preços

1. Os preços de transporte dos volumes em qualquer percurso do caminho de ferro, incluindo a via fluvial entre Lisboa e Barreiro, são os seguintes, por cada volume:

Até 15 kg	25\$00
De mais de 15 kg até 20 kg	30\$00
De mais de 20 kg até 30 kg	40\$00
De mais de 30 kg até 40 kg	45\$00
De mais de 40 kg até 50 kg	50\$00

2. Os preços de transporte dos volumes na camionagem combinada são os previstos nas respectivas tarifas.

ARTIGO 10.º

Disposição geral

Em tudo o que não contrarie o disposto na presente, vigoram as disposições da tarifa geral de transportes (parte II — Mercadorias) e das tarifas de camionagem aplicáveis.

O presente aditamento anula e substitui o 3.º aditamento a esta tarifa, de 14 de Setembro de 1971, e entra em vigor em 1 de Dezembro de 1975.

CP — Caminhos de Ferro Portugueses**2.º aditamento à tarifa especial n.º 2 «Grande velocidade»****Volumes com seguimento de urgência**

A tarifa especial n.º 2 «Grande velocidade — Volumes com seguimento de urgência», passa a designar-se: «Tarifa especial de detalhe — Volumes de urgência», e o seu texto é modificado como segue:

ARTIGO 1.º

Objecto

A presente tarifa prevê o preço e regula as condições do transporte, em regime acelerado.

ARTIGO 5.º

Preços

O preço de transporte dos volumes em qualquer percurso do caminho de ferro, incluindo a via fluvial entre Lisboa e Barreiro, são os seguintes, por cada volume:

Até 5 kg	30\$00
De mais de 5 kg até 10 kg	50\$00
De mais de 10 kg até 20 kg	70\$00
De mais de 20 kg até 30 kg	90\$00

ARTIGO 7.º

Responsabilidade do caminho de ferro

Pelas perdas ou avarias dos volumes que possam ser imputadas à responsabilidade do caminho de ferro, não originadas por caso de força maior, a indemnização a pagar será limitada ao máximo de 50\$ por cada quilograma.

ARTIGO 8.º

Disposição geral

Em tudo o que não contrarie o disposto na presente, vigoram as disposições da tarifa geral de transportes (parte II — Mercadorias).

O presente aditamento anula e substitui o 1.º aditamento a esta tarifa, de 2 de Junho de 1971, e entra em vigor em 1 de Dezembro de 1975.

O Ministro do Comércio Interno, *Joaquim Jorge Magalhães Mota*. — O Ministro dos Transportes e Comunicações, *Walter Ruivo Pinto Gomes Rosa*.

MINISTÉRIOS DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS E DA EDUCAÇÃO E INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA**Portaria n.º 637/75**

de 5 de Novembro

Manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros dos Negócios Estrangeiros e da Educação e Investigação Científica, que, nos termos do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 48 944, de 28 de Março de 1969, sejam criados cursos de ensino básico de Português na localidade a seguir designada:

Área consular de Vancôver:

Associação Luso-Canadiana de Edmonton,
Paróquia Portuguesa de Edmonton, Vancôver.

Ministérios dos Negócios Estrangeiros e da Educação e Investigação Científica, 16 de Outubro de 1975. — O Ministro dos Negócios Estrangeiros, *Ernesto Augusto de Melo Antunes*. — O Ministro da Educação e Investigação Científica, *Vitor Manuel Rodrigues Alves*.